





## Banche e Società

### Emissione della Terni.

Le condizioni per la sottoscrizione a N. 8698 nuove azioni della Società con allocazione del Consiglio di Amministrazione (vedi Credito 1° pag.) sono le seguenti:

Il prezzo di emissione è fissato in L. 1300 (più interessi del 5 per cento dal 1° gennaio al giorno dei singoli versamenti) e cioè L. 507,86 a ragguglio della corrispondenza quota del capitale sociale e della riserva statutaria risultante dall'ultimo bilancio approvato: L. 702,14 a corrispettivo e pagamento di maggior valore.

Queste azioni fruttano degli utili del corrente esercizio in misura uguale a quanto verrà stabilito per le 36.238 azioni in circolazione.

L'opzione dovrà essere esercitata dal 22 al 31 inclusivi, del corrente mese di Luglio presso una delle seguenti sedi della Banca Commerciale Italiana: Firenze, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Roma, Torino e Venezia, nelle ore in cui normalmente sono aperti gli sportelli di cassa ed alle seguenti condizioni:

1. Le azioni vecchie dovranno essere presentate in gruppi di 25 o multipli di 25 descritte col loro numero d'ordine ad appositi moduli in doppio esemplare, quale dichiarazione di sottoscrizione, questi moduli dovranno essere firmati dall'azionista o dal suo legittimo rappresentante o dal suo mandatario.

2. Le azioni vecchie saranno subito restituite munite di una stampiglia comprovante l'avvenuta opzione.

3. I versamenti dovranno essere effettuati come segue:

1. — All'atto della sottoscrizione in L. 298,93 più interessi 5 per cento dal 1° gennaio 1909 al 24 luglio 1909, L. 8,47 = L. 307,40.

2. — Entro il 30 settembre 1909 in L. 298,93 più interessi 5 per cento dal 1° gennaio 1909 al 30 settembre 1909, L. 11,20 = L. 310,13.

3. — Entro il 15 dicembre 1909 in L. 702,14 più interessi 5 per cento dal 1° gennaio 1909 al 15 dicembre 1909, L. 31,64 = L. 733,78.

verso rilascio da parte della Cassa incaricata di una corrispondente dichiarazione di versamento.

Le dichiarazioni saranno trasmissibili per girata.

4. — E' data facoltà alla società di accettare o rifiutare le azioni per ottenere i certificati definitivi al portatore a partire dal 1° ottobre, purché l'azionista ne faccia domanda con dichiarazione scritta entro il 15 settembre, presentata alla Cassa di sottoscrizione; in questo caso il versamento a liberazione sarà di:

L. 1.001,07 più interessi 5 per cento dal 1° gennaio al 30 settembre 1909;

L. 37,54 = L. 1.038,61.

5. — Ai portatori di frazioni di gruppo verrà concessa la sottoscrizione nella seguente proporzione:

per 5 e sino a 8 azioni vecchie presentate 1 azione nuova;

per 9 e sino a 12 azioni vecchie presentate 2 azioni nuove;

per 13 e sino a 16 azioni vecchie presentate 3 azioni nuove;

per 17 e sino a 20 azioni vecchie presentate 4 azioni nuove;

per 21 e sino a 24 azioni vecchie presentate 5 azioni nuove.

6. — Trascorso il 24 luglio senza che l'azionista si sia presentato ad esercitare il diritto di opzione egli ne è decaduto.

7. — L'opzione che non esisterà nei termini sopra fissati i versamenti, decadrà per ciò solo e senza altro dall'esercizio dell'opzione, e le somme da lui versate saranno devolute alla Società a titolo di penale.

8. Tutti i certificati al portatore saranno poi messi in circolazione a partire dal 16 dicembre 1909, verso consegna alla Cassa incaricata delle ricevute contrattuali comprovanti l'avvenuta opzione.

9. — Tutte le operazioni riferite ad ogni singola sottoscrizione dovranno essere compilate alla stessa Cassa.

## ECONOMIA e STATISTICA

### Commercio inglese

Di qui sotto si vede il valore delle importazioni e delle esportazioni nel primo semestre dell'anno corrente in confronto del periodo corrispondente dell'anno scorso.

Importazioni	1909	1908	Differenza
	Sterline		
Restano, sostanze alimentari e tabacchi	119.405.000	118.300.000	+ 1.105.000
Materie grezze	101.290.000	108.240.000	- 6.950.000
Opere manifatturate	71.800.000	72.750.000	- 950.000
Generi diversi e pacchi postali	1.200.000	1.100.000	+ 100.000
Totale Lire st.	393.695.000	399.390.000	- 5.695.000
Esportazioni	1909	1908	Differenza
	Sterline		
Restano, sostanze alimentari e tabacchi	9.900.000	9.900.000	+ 0.000.000
Materie grezze	100.000.000	25.900.000	- 74.100.000
Opere manifatturate	120.000.000	192.900.000	- 72.900.000
Generi diversi e pacchi postali	3.100.000	2.700.000	+ 400.000
Totale Lire st.	223.000.000	228.500.000	- 5.500.000
Commercio di transito	48.990.000	49.900.000	- 910.000

### Commercio francese

Prospetto degli scambi francesi nell'estero durante il primo semestre del 1909 in confronto del periodo corrispondente del 1908.

Importazioni	1909	1908	Differenza
	Lire		
Sostanze alimentari	389.382.000	463.371.000	- 73.989.000
Materie grezze	2.098.262.000	1.892.370.000	+ 205.892.000
Opere manifatturate	968.472.000	957.820.000	+ 10.652.000
Totale Lire	3.456.116.000	3.313.561.000	+ 142.555.000
Esportazioni	1909	1908	Differenza
	Lire		
Sostanze alimentari	387.906.000	349.343.000	+ 38.563.000
Materie grezze	748.394.000	608.861.000	+ 139.533.000
Opere manifatturate	1.312.276.000	1.288.599.000	+ 23.677.000
Generi diversi e pacchi postali	231.100.000	230.977.000	+ 123.000
Totale Lire	2.679.676.000	2.467.800.000	+ 211.876.000

### Situazione del Banco di Napoli

al 30 giugno 1909

Rapporto fra la circolazione e la riserva 66,41 per cento

Attivo	in più	in meno
Riserva metallica	L. 281.553.802 92	467
Portafoglio sull'Italia	125.879.292 92	2801
sull'estero	42.647.222 29	43
Avanzamenti	24.718.749 74	541
T. di Stato e Rente	82.272.447 37	
Perdite immobilizzate		
Riserva d'esercizio	2.865.433 82	747
<b>Passivo</b>		
Circolazione	322.026 150	8103
Debiti a vista	51.001.955 81	5187
Conti correnti fruitivi	33.052.362 36	2505
Fondi accantonati (per interessi)	37.819.134 92	
Risultato dell'esercizio	6.610.306 44	415

## ARMI ED ARMATI

### Le manovre della flotta inglese.

(8) Londra, 18. — La squadra dell'Atlantico e quella della Manica riunite alla foce del Tamigi si sono disposte in una lunghissima linea che dalla spiaggia di Nore giunge fino al ponte di Westminster per una lunghezza cioè di 65 chilometri circa.

La flotta comprende 119 navi di ogni tipo e dimensione, dai piccoli e quasi invisibili sottomarini, alle formidabili corazzate del tipo Dreadnought. Quattro sottomarini sono ancorati proprio nel centro di Londra di fronte al palazzo di Westminster.

minister a monte del ponte cercavano. Essi sono dell'ultimo tipo, ma il pubblico non sarà ammesso a visitarsi essendosi riservato questo privilegio ai membri del Parlamento.

Nella parte del fiume compresa fra il ponte di Westminster e quello di Waterloo sono ancorate nel torpediniere a valle del ponte di Waterloo si trovano altri quattro sottomarini, mentre fra il ponte di Londra e quello della Torre si trovano sei grandi destroyers.

A valle del ponte della Torre si trovano i piccoli incrociatori di esplorazione, poi gli incrociatori protetti, quindi quelli corazzati e poscia le navi di battaglia.

Queste, fra le quali ve ne sono quattro del tipo Dreadnought, sono ancorate in una lunga linea di fronte a Southend, ove il Tamigi si apre quasi a formare una larga e profonda insenatura.

In complesso questa lunga linea di navi comprende 24 corazzate, 16 incrociatori corazzati, 19 incrociatori protetti, 48 destroyers, 34 sottomarini ed altre torpediniere minori.

(8) Londra, 18. — L'Ammiraglio ha ricevuto dai Ministri delle Marine estere disposti di condoglianza per il lutto che ha colpito la Marina inglese col disastro del sottomarino C. II.

L'Ammiraglio ha risposto esprimendo la sua gratitudine.

### Un sottomarino per la Danimarca varato a Spezia.

(8) Spezia, 18. — Stamane, presenti le autorità, nel cantiere navale « Fiat-San Giorgio » si è varato lo sloop torpediniere il sommergibile Dyckerboer per conto della marina danese.

Esso misura in lunghezza metri 34,65, in larghezza metri 3,35, di pescaggio metri 2,20.

In completa emersione ha il dislocamento di ton. 103 e in completa immersione di ton. 128. Alla superficie raggiunge la velocità massima di nodi 11 in immersione la velocità massima è di nodi 7,5.

Il sommergibile è mosso esclusivamente da motori elettrici e da una potente batteria d'accumulatori elettrici, i quali gli danno una autonomia di ben 75 miglia alla velocità di crociera.

L'armamento del Dyckerboer consisterà in due lance siluri e due siluri da metri 5,20 con carica di 95 kg. di fulmicordite.

La signora Barlesono, consorte del sottoprefetto, è stata madrina della nave.

## L'Italia in Tripolitania.

Da un rapporto del Console francese da Bengasi al suo Governo togliamo le seguenti notizie sul movimento marittimo della rada di Bengasi nel 1907.

Il movimento generale della navigazione mercantile del 1907 fu di 322 navi (115 vapori e 407 velieri) con una stazza complessiva di 133.626 tonnellate.

In confronto del 1906 si nota un aumento di 183 navi (18 vapori e 165 velieri) e una maggiore stazza di 46.501 tonnellate.

In riguardo alle bandiere questo movimento si può suddividere così: Italia 30 navi (19 vapori e 11 velieri) per 65.112 ton.; Inghilterra 18 vapori per 24.761 ton.; Turchia 181 navi (23 vapori e 158 velieri) per 18.378 ton.; Grecia 243 navi (9 vapori e 234 velieri) per 11.570 tonnellate; Germania 7 vapori per 8617 tonnellate; altre Nazioni 23 navi per 5.157 tonnellate.

La bandiera italiana tiene sempre il primo posto, avendo da 57.226 ton., del 1906, a 65.112, del 1907.

Il movimento generale dell'esportazione da Bengasi durante il 1907 ha raggiunto la cifra di franchi 11.959.500 contro franchi 7.529.050 nel 1906 con un aumento di 4.430.450 franchi. I principali generi esportati sono l'orzo per franchi 6.500.000, la lana per franchi 570.000, il burro per franchi 500.000, l'avorio per franchi 100.000, le capre e montoni vivi per franchi 2.295.000, i cammelli per franchi 800.000, i buoi per franchi 500.000 ecc.

La maggior acquirente di questi prodotti è l'Inghilterra che compra tutto l'orzo destinato alla fabbricazione della birra e del whisky.

Le merci importate a Bengasi durante il 1907 raggiungono la cifra di 7.425.774 franchi. Tra esse le maggiori sono i manufatti per franchi 2.801.958, lo zucchero per franchi 1.135.276, l'olio d'oliva per franchi 536.250, il tè per franchi 596.147, i tabacchi per franchi 311.580, i caoli e peli per franchi 305.500 ecc.

Queste notizie sono integrate con le informazioni inviate al Foreign Office dal Console inglese, il quale rileva la notevole diminuzione che registrano le statistiche nelle esportazioni, le quali da 467 mila sterline nel 1907 discendono a 320 mila nel 1908, per il mancato raccolto dell'orzo, ed, in parte per l'avendo scappato nel 1908 dal Bazar di Bengasi, che distrusse 47 depositi di merci, arrecando danni per oltre 25.000 sterline.

Il servizio della posta è assicurato colle nuove linee italiane. Il movimento delle navi nel 1908 fu di 270 per 153.250 tonnellate.

L'Italia tiene il primo posto con 88 navi di uno stazza complessiva di 117.168 tonnellate: questo traguardo, che si è più che triplicato dal 1906, rappresenta oltre il 76 per cento del movimento complessivo; seguono poi la Germania con 10 navi di 14.267 tonnellate, la Turchia con 77 navi di 12.725 tonnellate ecc.

Gli apparecchi radiotelegrafici Marconi impiantati a Derna funzionano regolarmente mentre il filo fra Bengasi e Tripoli è sempre interrotto.

Il filo tra Bengasi e Derna è stato prolungato fino a Sallan.

Il Console conclude che i linguaggi più comunemente usati sono l'arabo e l'italiano, che è anche largamente usato nella corrispondenza commerciale.

## NOTE ARCHEOLOGICHE

### Gli scavi di Alesia.

Gli scavi ripresi sul Mont-Auxois dal mese di aprile scorso dalla Società delle Scienze storiche di Semur, sotto la direzione del signor Pernet, hanno già dato risultati importanti.

Nuovi muri scoperti nel perimetro del teatro gallo-romano, permettono di concepire come erano sostenuti i gradini supplementari, che si elevavano dietro al muro dell'emiciclo esterno.

Dapprincipio fu un muro concentrico esterno; poi questo sistema fu sostituito da quello dei contrafforti diretti radialmente.

Furono esplorati quattro nuovi pozzi, i quali fornirono una ricca messe di documenti, di cui i più importanti sono una serie di vasi esamati nel giugno scorso.

Dapprima due palmoli di bronzo dorati all'interno e all'esterno e muniti di una decorazione semplice e primitiva.

Poi vengono otto vasi di metallo lustrato, di cui uno di forma circolare e ad orlo flettuto, e un altro di forma ovale, presenta, disegnato nel mezzo, un pesce i cui contorni furono lavorati al bulino.

Finalmente la scoperta comprendeva anche due campanelli di bronzo.

La ricchezza di questi oggetti deve farli considerare come vasi rituali, che devono aver servito al culto di certe divinità di Alesia.

Se si nota d'altra parte che questi oggetti furono esamati da un pozzo fatto di pietre a secco senza calce, e che non erano accompagnati se non da monete galliche, senza nessuna moneta romana, si è in diritto di ritenere che si tratti di prodotti di quella industria gallica del bronzo di cui parla Plinio e di cui Alesia sarebbe stata, al dire di quell'autore, uno dei centri principali.

Si vede dunque quanto questa scoperta sia importante, non solo dal punto di vista della storia delle religioni, ma altresì da quello della conoscenza dell'industria e dell'arte gallica prima della conquista romana.

### Antichità egiziane.

Si è aperta giorni sono a Burlington House una Esposizione, l'8° della serie, delle antichità trovate durante l'ultima stagione di scavi ad Abydos, nell'Alto Egitto.

Essi sono di sei differenti periodi, che vanno dall'anno 3000 all'anno 300 prima dell'era volgare. Vi si notano sigilli portanti i nomi di Khe-Sekherui e Neter-Khat; poi, facendo un salto di 200



qual, specie di bromo arrugginito, un istrumento di bronzo simile ad un cuneo, pallottolo di vetro, vasi di ceramica di una pasta usata simile ad alabastrino, un crogiuolo, scalpelli ed ogni sorta di istrumenti.

Messo a mano che si va innanzi al cuneo, il progresso dell'arte civile, finché si ritenga alla Riforma di eresia della XVIII Dinastia (circa 1400 anni avanti Cristo), una figura dell'aspetto femminile, dal sorriso compiacente, ma dalla filosofia crudele, che afferra per la testa la sua preda, giacente ai suoi piedi, e che non è altro che una rana.

Della Sfinge non rimangono più che la testa e le braccia.

Vi è poi un coperchio di vasi in alabastrino figurante una testa umana, modellata con maestria e dolcemente squisita.

Facendo un altro salto di 9000 anni e avvertendosi cioè all'età volgare si riscontrano caratteri incisi sulla pietra, figure di Dei (Osiride, Isis), forme della testa di uccello (neofiti).

Eppoi ancora figure di argenteo dell'epoca dei Tolomei, decorazioni, frammenti di case di mummie, una maschera funeraria corroduta in oro e smalto, gioielli, oggetti in oro battuto, smaltati ed oro di sigilli ecc.

E tutte queste meraviglie giacevano sepolte parecchi metri sotto terra da molti secoli.

Si deve allo zelo del prof. Garangani e dei suoi colleghi i quali da vari anni proseguono gli scavi in Egitto sotto gli auspici dell'Istituto di Archeologia di Liverpool se essi sono stati o ricondotti alla luce.

## Novità, Varietà, Aneddoti

Un cane meraviglioso.

Ecco risponde al nome espressivo e grazioso di Chi-erbi. È un piccolo cane a pelo lungo di razza cinese e le sue perfezioni sono rivoltate bene inteso in rivoluzioni tutti gli amatori alla Esposizione canine organizzata a Londra dalla Pekin Palace Dog Association.

La signora Aah-ton è la fortunata proprietaria di questa meraviglia, ed essa riflette ostentatamente di dichiarare anche per la somma di 5000 sterline (125.000 franchi) offerta da un nobile estensibile.

Chi-erbi, il quale certamente tiene il record degli alti piedi di un cane, passa in tutto e per tutto il suo libero libere.

Agli occhi di un profano non pare troppo bello ma non impedisce che la folta ne sia infatuata.

Ecco ha trionfato la quattordici campionati, battuto duecento concorrenti, tutti premiati in diversi concorsi e riportato tante ricompense che non si contano ormai più.

## Terremoti all'estero.

In Provenza

St. Marsaglia 18. — Una nuova scossa di terremoto è avvenuta a L'ambese. Una casa che aveva già grandemente sofferto per le precedenti scosse è crollata completamente. Non si segnalano alcuna disgrazia di persone.

## L'inaugurazione della Tramvia per Recoaro.

(St. Valdagno, 18. — Alla solenne inaugurazione della tranvia Valdagno-Recoaro sono intervenuti da Vienna alle ore 9,30 il prefetto comm. Piccioli con alcuni alti funzionari del Ministero dei LL. PP. gli on. Luchini, Roberti, Teso, Chiodini, Ambrase e Riccardi, i membri del Consiglio provinciale, le autorità giudiziarie, contabili, amministrative, una rappresentanza della Camera di commercio, la Presidenza ed il Consiglio della Società delle tranvie viennesi ed il Consiglio della Banca popolare di Valdagno.

A Valdagno alle autorità è stato offerto un vermouth d'onore.

A Valdagno è salito sul treno inauguratore anche il sotto-segretario di Stato alle finanze, on. Cottafavi.

Giunto il treno a Recoaro, il parroco ha impartito la benedizione ed il Sindaco Grebene ha dato il saluto della città agli intervenuti bene auspicando per l'avvenire dei buoni ora congiunti della vaporetti.

Alle ore 13 nel salone delle Regie Fonti ha avuto luogo un sontuoso banchetto, al quale hanno partecipato tutte le autorità intervenute.

Allo champagne hanno preso le parole l'onorevole Marzotto, il Sindaco Grebene, il sig. Piovene, per la Società delle tranvie, il prof. Lovatelli ed infine l'on. Sotto-segretario di Stato Cottafavi, il quale ha pronunciato il seguente discorso.

L'on. Consiglio provinciale, con opportuna deliberazione, ha acconsentito giustamente a concedere alla Società Anonima delle tranvie viennesi la costruzione e l'esercizio di una Reta, che collegherà Valdagno, questo centro di operosità industriale e di fecondo lavoro, con Recoaro, antica fonte purissima, alla quale i sofferenti chiedono refrigerio e salute.

Il Governo, compreso delle moderne necessità, ha rivolto particolari cure agli stabilimenti termali e sta organizzando i lavori per farli degnamente figurare nell'Esposizione di Torino.

Ma nell'epoca moderna in cui si porta continuamente di accrescere e facilitare le comunicazioni onde utilizzare quelle risorse, e per il quale tempo, non era possibile che fra le due importanti località di Valdagno e di Recoaro si mantenesse l'antico sistema di accesso e di trasporto che poneva una delle più benefiche stazioni balneari preposte in una condizione permanente di inferiorità di fronte agli stabilimenti congeneri.

Con questa iniziativa non solo si è stato procurato un più vantaggioso mezzo di comunicazione, ma si è fatta altresì un'opera di umanità, dappoi che gli infermi d'ora innanzi potranno essere trasportati senza incomodi ed interalli e con lodevole e sicura prontezza fino nei luoghi dai quali si ripresentano giovanotto contro i mali che li affliggono.

Soltanto coloro che ebbero ad assistere al dolcissimo arrivo ed all'ossequio dei sofferenti, e specialmente di quelli più gravi, possono sufficientemente, apprezzare il beneficio che a questi arrivi, che la nuova linea che oggi completa le tranvie viennesi.

Onde io sono altamente onorato e lieto di inaugurare in questo momento la tranvia a vapore Valdagno-Recoaro e di portare a chi l'istituì, costruiti ed eseguiti il saluto deferente del Ministero delle Finanze on. Lacava, del Ministero dei Lavori Pubblici on. Bertolini, ed il mio, esprimendo i più ardenti voti per la prosperità e per il progresso di questi amati e floridi luoghi, di questa foce benedetta e di tutta questa Provincia, che tra tante sorrelle, onde si onora l'Italia, risponde come buona figliuola nella storia e nell'arte, alla filantropia e nella libertà, a tutti cari per l'eroinismo del 1848, per le glorie del passato, per la nobile opportunità del presente e per le mirabili speranze dell'avvenire.

L'on. Cottafavi è stato vivamente applaudito.

## Drammi di terra e di mare

(St. Tolentino, 18. — Un incendio si è manifestato nel villaggio di Boquarone bruciando parecchie fattorie ed un centinaio di vacche di latte. Nel quartiere di Montardi una bambina di 8 anni ed una bambina di 3 sono rimaste vittime dell'incendio.

Epizootie micidiale di un motocielo.

St. Berlino, 18. — Oggi durante le corse cieliute al Giardino Botanico ebbe luogo una collisione fra un motocielo e un ciclista.

Il motocielista, impedito a dirigere la macchina, passò nella tetra dei ciclisti. Il motore esplose: la benzina s'infiammò ed appiccò il fuoco agli abiti di molte persone. Due bastonieri furono uccisi sul colpo. Una ventina di persone furono gravemente ferite: cinque di queste sono morte. Un'altra decina sono ferite.

gravemente. I pompieri spensero il fuoco che si era propagato nelle tribune e trasportarono i feriti all'ospedale.

## Cronaca di Roma

Vaticano. — Ieri mattina S. S. fu visitata dai suoi parenti e questo viceversa in privata audienza il cardinale Ferrari, il cardinale Santinelli, il P. Michele da Carbonara Prefetto Apostolico dell'Ente. mon. Lubiano, il Questore dell'Episcopio nazionale, tenendo il quale accompagnò il cardinale Vincenzo Vannutelli al 20° Congresso internazionale cattolico che avrà luogo prossimamente a Colonia, i giovani componenti il Circolo cattolico di S. Giacomo ad Prati di Castello, ed i loro vescovi, 250 giovani e giovanotti che avevano fatto la prima comunione ed alcune famiglie italiane e straniere.

Pio X ricevette pure in privata audienza il dottor Alberto Bianconi, inviato straordinario e ministro plenipotenziario dell'Argentina Argentina presso la S. Sede con la famiglia.

Il Rmo P. D. Gregorio Diamante, Priore Clausurale di Monte Cassino, è stato nominato Abate Ordinario di quell'Abbazia. Nella, che ha unito la Prepositura di Atina, in sostituzione del compianto P. D. Bonifacio Krug.

La politica in Vaticano. Ieri mattina partita alle ore 9 il Nostro della "Pianeta", su Lacava, per Montecitorio, alle 12 il Sottosegretario all'Agricoltura, on. Sansone, per Arzano; alle 13,30, il Capo dello Stato Nitti, della Marina, on. Ammiraglio Bontade, per Napoli; alle 14 il Sottosegretario alla Pubblica Istruzione, on. Giolitti per Terzi.

Col treno delle 19 di terza parte per Milano il Ministro del Tesoro, on. Lacava.

La ferrovia Roma-Ostia-Mare. — La Giuria ha sottoposto al Consiglio la Convenzione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Roma-Ostia-Mare.

Le trattative già iniziate e lungo tempo dilatate con una nota impresa costruttrice non ebbero esito favorevole, ma peraltro nuove trattative col sig. avv. Lodi, tanto in nome proprio quanto in rappresentanza della Banca J. Baschewitz & C. di Bruxelles.

La conclusione di tali trattative fu pianissima in una Convenzione, le cui principali disposizioni si riassumono nei punti seguenti:

La Società avrà l'obbligo di costruire a proprie spese un viadotto ferroviario sopra uno dei lati della strada ferrata, per l'intero percorso di questa e con una larghezza di metri 32.

La sede stradale sarà costruita con la macchinata come le altre strade interrate del Comune di Roma. La strada ferrata con tutte le opere accessorie sarà completa ed aperta all'esercizio dal termine della costruzione della prima tratta di 100 metri alla Società di tutti i terreni occorrenti, tanto per la sede della linea, quanto per le stazioni.

Il viadotto dovrà essere costruito sopra il pubblico per una zona di m. di larghezza, entro due anni dalla consegna dei terreni, e completo per l'intera larghezza di m. 32 entro 4 anni successivi.

Nel caso di ritardo la Società sarà tenuta al pagamento di una penale di L. 100 al giorno per la ferrovia e di L. 50 per il viadotto, tanto rispetto alla prima zona, quanto rispetto al completamento del L. 50.

I terreni occorrenti per la sede della strada ferrata e del viadotto, per le stazioni di partenza e di arrivo e per le opere accessorie, saranno espropriati per cura e a carico del Comune e consegnati alla Società senza corrispettivo di cosa.

La Società, quale sub-concessionaria, con l'esercizio, farà suoi tutti gli introiti, come dovrà sopportare tutte le spese.

La Società avrà diritto di percepire durante tutto il periodo della concessione la somma chilometrica, nella misura che sarà concordata dal R. Governo e di valersi di tutte quelle facilitazioni, riguardando la ferrovia potranno essere concesse da leggi ed atti delle Autorità competenti.

Qualora il R. Governo non concedesse un sussidio chilometrico di almeno a 20 lire, la Società si riservava il diritto di sottrarsi da ogni impegno.

Il Comune si obbliga di non fare concessioni per trasporti pubblici di qualsiasi genere lungo il viale, per i primi 15 anni, né di fare ferrovie o filovie per tutto il tempo della concessione alla Società.

Il Comune fornirà gratuitamente, al giorno, la media, la forza di 1200 HP effettivi, e cioè:

500 HP nei mesi di novembre, dicembre, gennaio e febbraio;

1000 HP nei mesi di marzo, aprile, maggio e ottobre;

2000 HP nei mesi di giugno, luglio, agosto e settembre;

La Società avrà inoltre diritto ad un premio sul valore netto di stima del 12,5 per cento del vanto.

Il presente diminuirà del 0,50 per cento per ogni anno del 20° anno, riducendosi a zero dopo il quarantacinquesimo anno.

Nonostante il riscatto la Società avrà diritto a percepire la sovvenzione chilometrica fino al termine della sub-concessione.

La Società avrà facoltà di costruire una linea di raccordo tra la stazione di S. Paolo ed il centro delle stazioni.

Cederà pure gratuitamente un'area interrata da espropriare continua e rispondente agli arreni con un'area uguale lunghezza, con una profondità di m. 500 oltre il confine demaniale.

Il Comune si obbliga pure di cedere alla Società non più tardi di 2 anni dall'apertura della strada ferrata all'esercizio, una estensione di terreni da espropriare non inferiore a metri q. 500.000 e non superiore a un 1.600.000 contenuti in appezzamenti di 10 mila metri quadrati ciascuno, a distanza di 100 metri l'uno dall'altro, ai lati della ferrovia e del viale dal chilometro 19 verso il mare.

La Società rimborserà al Comune il costo della espropriazione fino a raggiungere un milione di mq. mentre oltre questa misura il prezzo dei terreni sarà raddoppiato.

Durante la concessione fatta alla Società questa corrisponderà al Comune, sul prodotto lordo della ferrovia, sia essa attiva o passiva, un canone annuo uguale al 10 per cento.

Dopo il 20° anno di esercizio il Comune avrà facoltà di riscattare la concessione, con preavviso di un anno.

La Società avrà inoltre diritto ad un premio sul valore netto di stima del 12,5 per cento del vanto.

Il presente diminuirà del 0,50 per cento per ogni anno del 20° anno, riducendosi a zero dopo il quarantacinquesimo anno.

Nonostante il riscatto la Società avrà diritto a percepire la sovvenzione chilometrica fino al termine della sub-concessione.

La Società avrà facoltà di costruire una linea di raccordo tra la stazione di S. Paolo ed il centro delle stazioni.

Cederà pure gratuitamente un'area interrata da espropriare continua e rispondente agli arreni con un'area uguale lunghezza, con una profondità di m. 500 oltre il confine demaniale.

Il Comune si obbliga pure di cedere alla Società non più tardi di 2 anni dall'apertura della strada ferrata all'esercizio, una estensione di terreni da espropriare non inferiore a metri q. 500.000 e non superiore a un 1.600.000 contenuti in appezzamenti di 10 mila metri quadrati ciascuno, a distanza di 100 metri l'uno dall'altro, ai lati della ferrovia e del viale dal chilometro 19 verso il mare.

La Società rimborserà al Comune il costo della espropriazione fino a raggiungere un milione di mq. mentre oltre questa misura il prezzo dei terreni sarà raddoppiato.

Durante la concessione fatta alla Società questa corrisponderà al Comune, sul prodotto lordo della ferrovia, sia essa attiva o passiva, un canone annuo uguale al 10 per cento.

Dopo il 20° anno di esercizio il Comune avrà facoltà di riscattare la concessione, con preavviso di un anno.

La Società avrà inoltre diritto ad un premio sul valore netto di stima del 12,5 per cento del vanto.

Il presente diminuirà del 0,50 per cento per ogni anno del 20° anno, riducendosi a zero dopo il quarantacinquesimo anno.

Nonostante il riscatto la Società avrà diritto a percepire la sovvenzione chilometrica fino al termine della sub-concessione.

La Società avrà facoltà di costruire una linea di raccordo tra la stazione di S. Paolo ed il centro delle stazioni.

Cederà pure gratuitamente un'area interrata da espropriare continua e rispondente agli arreni con un'area uguale lunghezza, con una profondità di m. 500 oltre il confine demaniale.

Il Comune si obbliga pure di cedere alla Società non più tardi di 2 anni dall'apertura della strada ferrata all'esercizio, una estensione di terreni da espropriare non inferiore a metri q. 500.000 e non superiore a un 1.600.000 contenuti in appezzamenti di 10 mila metri quadrati ciascuno, a distanza di 100 metri l'uno dall'altro, ai lati della ferrovia e del viale dal chilometro 19 verso il mare.

La Società rimborserà al Comune il costo della espropriazione fino a raggiungere un milione di mq. mentre oltre questa misura il prezzo dei terreni sarà raddoppiato.

Durante la concessione fatta alla Società questa corrisponderà al Comune, sul prodotto lordo della ferrovia, sia essa attiva o passiva, un canone annuo uguale al 10 per cento.

Dopo il 20° anno di esercizio il Comune avrà facoltà di riscattare la concessione, con preavviso di un anno.

La Società avrà inoltre diritto ad un premio sul valore netto di stima del 12,5 per cento del vanto.

Il presente diminuirà del 0,50 per cento per ogni anno del 20° anno, riducendosi a zero dopo il quarantacinquesimo anno.

Nonostante il riscatto la Società avrà diritto a percepire la sovvenzione chilometrica fino al termine della sub-concessione.

La Società avrà facoltà di costruire una linea di raccordo tra la stazione di S. Paolo ed il centro delle stazioni.

Cederà pure gratuitamente un'area interrata da espropriare continua e rispondente agli arreni con un'area uguale lunghezza, con una profondità di m. 500 oltre il confine demaniale.

Il Comune si obbliga pure di cedere alla Società non più tardi di 2 anni dall'apertura della strada ferrata all'esercizio, una estensione di terreni da espropriare non inferiore a metri q. 500.000 e non superiore a un 1.600.000 contenuti in appezzamenti di 10 mila metri quadrati ciascuno, a distanza di 100 metri l'uno dall'altro, ai lati della ferrovia e del viale dal chilometro 19 verso il mare.

Perciò è stato chiesto agli on. per i tribuni di essere incaricati di proposta.

Il Comitato.

Una commissione di sette lettori più tardi e contemporaneamente compendiosi.

La Commissione Romana per il Comitato.

Compito, e però in vista di una serie di completamenti.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.

Il Comitato.





